



Nota van beantwoording zienswijzen concept Geluidbeleid Ouder-Amstel

Ouder-Amstel 15 december 2021

Zienswijzefase

Burgemeester en Wethouders van Ouder-Amstel hebben in hun vergadering van 6 juli 2021 het concept geluidbeleid Ouder-Amstel vrij gegeven voor inzage. Het concept geluidbeleid heeft van 15 juli tot en met 8 september 2021 ter inzage gelegen. Het stuk kon gedurende deze periode in het gemeentehuis, Vondelstraat 1 te Ouderkerk aan de Amstel ingezien worden. Ook was het mogelijk om deze digitaal in te zien op www.samenmakenweouderamstel.nl.

Binnen genoemde termijn heeft een ieder zienswijzen naar voren kunnen brengen tegen het concept geluidbeleid.

Zienswijzen

De gemeente heeft in totaal 3 zienswijzen ontvangen.

Ontvankelijkheid zienswijzen

Alle zienswijzen zijn ontvankelijk.

Overzicht ontvangen zienswijzen

| Naam | Datum binnenkomst |
|-------------|-------------------|
| Reclamant 1 | 5 september 2021 |
| Reclamant 2 | 7 september 2021 |
| Reclamant 3 | 8 september 2021 |

Doel van deze nota

In deze Nota van Beantwoording Zienswijzen geeft de gemeente Ouder-Amstel, als bevoegd gezag voor het Geluidbeleid, een reactie op de binnengekomen zienswijzen op het concept Geluidbeleid.

Conclusie

De ingediende zienswijzen hebben aanleiding gegeven om het Geluidbeleid op bepaalde punten aan te passen. De aanpassingen zijn:

- Een beoordeling van luchtvaartgeluid wordt toegevoegd aan de gemeentelijke eis van een geluidsluwe gevel.
- Voor eenzijdig georiënteerde woningen zal in het beleid vermeld worden dat hier niet de voorkeur naar uitgaat, maar deze niet per definitie onmogelijk zijn.
- De ambitiewaarden voor railverkeer worden met 5 dB verruimd in de stedelijke situatie.
- De tekst over de geluidsluwe zijde wordt als volgt aangepast: het gaat om een gevel waaraan ten minste één verblijfsruimte is gelegen met een te openen deel.

- Een invulling van het concept dove gevel wordt toegevoegd in het beleid. Daarbij wordt aangesloten bij de definitie van dove gevel uit de Wet geluidhinder. Voor wat betreft de praktische uitvoering: deze wordt per situatie beoordeeld, zoveel als mogelijk zoals dat onder de Omgevingswet zal gebeuren.

Daarnaast zijn de volgende ambtelijke wijzigingen aangebracht in het Geluidbeleid:

- De tekst met betrekking tot het contact met bronbeheerders is aangepast. De gemeente dient te worden betrokken in de afstemming met externe partijen, maar draagt hier niet per definitie de verantwoordelijkheid voor.
- In het beleid is een verduidelijking opgenomen van de wijze waarop deze aansluit op de Omgevingswet.
- De checklist is minimaal aangepast: “wijzigingen” is aangepast naar “ontwikkelingen”, en bij vraag 24 is de verwijzing naar de GES-score weggelaten, omdat het een integrale beoordeling betreft.
- Bijschrift figuur 5 aangescherpt.
- In de inleiding is een alinea toegevoegd die aangeeft dat het beleid herzien kan worden als de uitvoering ervan daar aanleiding toe geeft.
- Opgenomen dat het beleid zowel voor kleine als grote ontwikkelingen van toepassing is.

Beantwoording zienswijzen

| Naam | Inhoud | Reactie gemeente |
|----------------|--|--|
| Reclamant 1 | <p>Als bewoner aan de Hoofdenburgsingel ben ik "ervaringsdeskundige" als het gaat om verkeerslawaaai. Dit geldt niet alleen voor de Hoofdenburgsingel, ook Ruisdaelweg en Machineweg en in mindere mate ook Benningweg, lijden onder ernstig verkeerslawaaai.</p> <p>Daaraan liggen een aantal oorzaken ten grondslag: -hoge snelheden. Genoemde wegen liggen binnen de bebouwde kom maar zijn de enige 50km wegen in ons dorp. De feitelijke snelheden liggen echter vaak hoger. Vroegere metingen door de Gemeente gaven aan dat snelheden tot 90 km per uur op de Hoofdenburgsingel voorkomen. Dat is de laatste jaren niet meer het geval (lichte drempels) maar snelheden boven 50-70 km/u komen nog dagelijks voor. Extra geluidsbelasting treedt op door vrachtverkeer dat zich niet houdt aan de geslotenverklaring voor Hoofdenburgsingel. Dit is indertijd ingesteld om te bewerkstelligen dat de woningen aan Hoofdenburgsingel (10-44) zouden voldoen aan de wet geluidhinder. Let op: niet bij de bouw van de woningen in 1989 maar als gevolg van de aanleg van de wijk Benning was dit nodig vanwege de sterke toename van verkeer. Uw collega Jan van Heijningen ken dit dossier. (Als u dit een keer wilt waarnemen, u bent welkom voor een kleine wandeling in deze omgeving, elke dat tussen bijv. 16:30 en 17:30 is het raak.)</p> <p>-Er rijden in ons dorp (dagelijks) een aantal zeer lawaaiërie auto's. Een aantal auto's in ons dorp zijn uitgerust met extra geluidsproducerende uitlaten, waarmee veel decibellen geproduceerd kunnen worden. Het betreft o.m. een BMW (woonachtig aan Benningweg), een tweetal Mercedesen, woonachtig aan Holendrechteweg en Hoogerlustlaan), Mitsubishi (Sluisvaart) en een aantal kleinere auto's. Opvallend is dat deze</p> | <p>De binnengekomen zienswijze heeft geen betrekking op de inhoud van het voorliggende geluidbeleid, maar zijn te interpreteren als meldingen over overlast van voertuigen en voertuigtechniek. De punten zijn doorgezet naar de politie (verantwoordelijk voor controle van genoemde overlast aspecten) en de collega's van verkeer(beleid), maar de zienswijze zelf leidt niet tot aanpassing van het Geluidbeleid. Naast bovenstaande is het voor de reclamant altijd mogelijk om de punten tijdens het wethoudersspreekuur onder de aandacht te brengen van de Wethouder Verkeer en Vervoer.</p> <p>Met betrekking tot cumulatie van geluidsbronnen: Juist omdat er op veel plekken sprake is van cumulatie van geluid, zoals de reclamant aangeeft, is in het beleid richting gegeven aan de beoordeling hiervan.</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>auto's veel verkeersbewegingen maken in ons dorp en dus veel overlast veroorzaken. Hierop zou strenger gehandhaafd moeten worden. Naar ik begrijp is er overigens ook vaak sprake van milieudelicten omdat in deze constructies de kathalisator tussen de APK-keuringen wordt verwijderd.</p> <p>-Landbouwverkeer. De charme van Ouderkerk is dat we in een agrarische omgeving wonen. Dat betekent dus ook dat landbouwverkeer in de bebouwde kom kan plaatsvinden. In de techniek van grote tractoren is de geluidsreductie nog niet op vergelijkbaar peil als bij personen- en vrachtautos. Het is gewenst dat tractoren met zware aanhangers (>20 ton en meer) zich houden aan lage snelheden, vanwege het extreme geluid en vanwege de schade aan woningen. Nb.: vaak in de vroege ochtenduren, in de zomer al vanaf 05:30, worden we gewekt.</p> <p>-Motoren. Ons dorp wordt in het voorjaar, zomer en najaar, getroffen door de aantrekkelijke omgeving voor motorrijders, in individueel maar (helaas) ook in groepsverband. In de bebouwde kom maar ook in de Ronde Hoep is dit een ware plaag. De geluidsoverlast kan zich over meerdere kilometers uitspreiden.</p> <p>Het is gewenst de Ronde Hoep af te sluiten voor motoren zonder bestemming (alleen bestemmingsverkeer), eventueel geldend voor alleen zaterdag en zondag. En uiteraard daarop te handhaven. Ouder-Amstel is hier de bronbeheerder dus dit moet eenvoudig te regelen zijn.</p> <p>Dit alles overziende: er is zeker sprake van cumulatie (hoofdstuk7) van geluidsbronnen. Het is een optelsom van autowegen, luchtverkeer, en in hoge mate (sterker dan luchtvaart) het eigen verkeer in de bebouwde kom.</p> | |
|--|---|--|

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Geluidbeleid.

| Naam | Inhoud | Reactie gemeente |
|-------------|---|---|
| Reclamant 2 | <p>GELUIDSDECIBELLEN SCHIPHOL</p> <p>Tijdens het overleg Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) in het voorjaar van 2016, waar ook de gemeente Ouder-Amstel aan deelneemt, zijn er regionale afspraken 'Wonen en Vliegen' gemaakt. Toen is er een einde gemaakt aan de schijnbare tegenstelling tussen wonen, bouwen en vliegen.</p> <p>Interessant is het nog eens kennis te nemen van de vijf gestelde vragen door Natuurlijk Belang tijdens de raadsvergadering van 11 oktober 2018. De onderliggende veronderstelling bij die vijf vragen is of De Nieuwe Kern inwoners contracten moeten tekenen waarbij ze afstand moeten doen tav van klagen mbt geluidshinder vliegtuigen.</p> <p>Hieronder volgen de vragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wil de wethouder deze contracten invoeren of is dit een eis van Schiphol? 2. Is het de bedoeling dat dit alleen voor het gebied wat binnen de geluidscontouren van schiphol valt? Of is het de bedoeling dat deze contracten voor de gehele nieuwe De Nieuwe Kern gaan gelden? 3. Gaan deze contracten over alle geluidshinder? Of zijn er limieten gesteld? En wat als Schiphol in de toekomst meer vluchten gaat doen? Wat vind de wethouder dan? 4. Moet de nieuwe inwoner volledig afstand doen van zijn rechten? Is dit wel wenselijk, staat dit niet haaks op de basis rechten van inwoners ? Want tenslotte moet iemand ons inziens altijd naar de rechter kunnen stappen. 5. Wat is de rol van de raad? Mag de raad hier ook wat van vinden? Komt er een raadsvoorstel?" <p>Het antwoord (beluister het raadsverslag 11 oktober 2018) van wethouder Van der Weele is duidelijk. En toch roept het vragen op want Gedeputeerde Staten van Noord-Holland schrijven op 24 april 2017 over Regionale afspraken 'wonen en vliegen'.</p> <p>Natuurlijk staat de tijd niet stil.</p> | <p>De raadvragen zijn behandeld in de raadsvergadering van 11 oktober 2018 en hebben geen betrekking op de inhoud van het Geluidbeleid.</p> <p>De geluidbelasting in De Nieuwe Kern en het waarborgen van een gezonde leefomgeving met een hoogwaardige woonkwaliteit is voor de gemeente een serieus aandachtspunt bij de ontwikkeling van De Nieuwe Kern. Een beoordeling van luchtvaartgeluid wordt toegevoegd aan de gemeentelijke eis van een geluidsluwe gevel.</p> |

| | | |
|--|---|---|
| | <p>Iedereen kan anno 2021 vaststellen dat zeker 10 decibel geluid extra in De Nieuwe Kern gaat komen bovenop verkeers- en spoorgeluid.</p> <p>Bij benadering ligt het hindergeluid van verkeer en spoor in De Nieuwe Kern nu op ruim 60 decibel. Dat worden dus meer dan 70 decibellen voor de nieuwe woonwijk.</p> <p>Kan wethouder Jansen de antwoorden van zijn voorganger herhalen. Zo ja, laat hem dat dan snel en zorgvuldig onderbouwd doen.</p> | |
| | <p>SPEELBAL DE NIEUWE KERN</p> <p>Schiphol en KLM hebben zorgen over woningbouwlocaties zoals die in De Nieuwe Kern (DNK) waar onder strikte voorwaarden sinds kort woningbouw mogelijk is. Deze woningbouwontwikkeling heeft een negatief (schade)effect op de bedrijfsvoering omdat het niet de bedoeling van Ouder-Amstel mag zijn pal onder de Buitenveldertbaan 4.500 woningen te realiseren. Schiphol en KLM vragen zich af hoe het realiseren van DNK zich verhoudt tot in de Omgevingsraad Schiphol (OSR) vastgesteld beleid over het verplicht rekenschap geven van realisatie van duizenden woningen in DNK.</p> <p>Lijnrecht ertegenover staan honderdduizenden bewoners die vinden dat de bedrijfsvoering van de luchtvaart waarin groei voorop staat veel te ver gaat en de kwaliteit van het leef- en woonklimaat kapot maakt.</p> <p>Er spelen dus private en publieke belangen(conflicten).</p> <p>Ter oplossing bieden OSR en Werkgroep Toekomst Luchtvaart de Tweede Kamer op 22 juni '21 een petitie aan. Zij verzoeken hoge eisen te stellen aan de Luchtvaartnota en het luchtvaartbeleid, die de hoognodige kaders voor de toekomstige luchtvaart moeten stellen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Stel allereerst met objectief onderzoek vast hoeveel luchtvaart nodig is voor het publieke doel internationale verbinding in combinatie met vermindering van de inbreuken op de publieke belangen van veiligheid, leef- en woonomgeving, de volksgezondheid, de natuur en het klimaat. 2. Onderwerp de luchtvaart aan gelijkwaardige deelname aan het Nationale Klimaatakkoord dat het Klimaatakkoord van Parijs volgt, bijvoorbeeld met een CO2-budget gebaseerd op reductie ten opzichte | <p>Tekst betreft een publicatie in het Weekblad voor Ouder Amstel d.d. 27 augustus 2021 en betreft adviezen aan de Tweede Kamer voor op te nemen eisen in de Luchtvaartnota en het Luchtvaartbeleid. Het stuk heeft geen betrekking op de inhoud van het voorliggende geluidbeleid.</p> |

| | | |
|--|---|---|
| | <p>van een passend peiljaar. Stem dit af met het EU-beleid voor duurzame luchtvaart.</p> <p>3. Pas de Luchtvaartnota en huidige plan – Mer navenant aan met een goed uitgewerkt scenario met een plan – Mer voor Verbinding.</p> <p>4. Voorkom dat herstel van Schiphol boven de hoeveelheid luchtverkeer die voor verbinding nodig is, noopt tot krimp achteraf. Maak gedurende de uitvoering van bovenstaande punten een pas op de plaats.</p> <p>5. Voer nachtsluiting van Schiphol in om de slaapverstoring uit te bannen die de volksgezondheid bedreigt.</p> <p>6. Stel een nieuwe individuele hindernorm voor geluidsbelasting vast naast de huidige collectieve norm voor het aantal ernstig gehinderden.</p> <p>7. Zorg voor een rechtsbescherming voor gedupeerden rond Schiphol en de regionale luchthavens die vergelijkbaar is met die in andere sectoren.</p> <p>8. Richt de bewonersparticipatie in volgens het overlegmodel Schiphol naar advies Van Geel</p> | |
| | <p>WONINGBOUW DE NIEUWE KERN</p> <p>In Ouder-Amstel is uitgebreid gesproken over decibellengeluid bij evenementen. Er zijn nu beleidsregels.</p> <p>Van een heel andere orde is het vraagstuk van vliegen boven De Nieuwe Kern (DNK) en hoe dat in de fysieke leef- woonomgeving DNK op grond van de Omgevingswet acceptabel kan samengaan met wonen. Daarover is terecht grote bezorgdheid.</p> <p>Is het verantwoord als het gemeentebestuur van Ouder-Amstel vliegen boven DNK nog toevoegt aan het al hoge decibellenniveau van weg-, spoor-, industrie-, bouw- en evenementengeluiden?</p> <p>Er is de idee dat vele bewoners, waaronder slechts enkelingen afkomstig uit Ouder-Amstel, in de omgeving van Schiphol daar ernstig bezwaar tegen hebben.</p> <p>Kijk hieronder eens naar de voortgebrachte decibellen geluid met representatieve bronwaarden dB (A) van auto, brommer, vrachtwagen, sneltrein. Nou, als daar decibellen van het vliegen bijkomt berg je dan</p> | <p>Tekst betreft een publicatie in het Weekblad voor Ouder Amstel d.d. 30 augustus 2021. Het stuk heeft geen betrekking op de inhoud van het voorliggende geluidbeleid.</p> <p>Het beleid wordt opgesteld om een toetsingskader te bieden om overal in de gemeente een gezonde leefomgeving met een hoogwaardige woonkwaliteit te waarborgen. Daarmee worden genoemde punten dus juist ondervangen.</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>maar. Vergeet echter niet ook kennis te nemen van de decibellen zoals gewend in de slaapkamer, bibliotheek, woonkamer, kantine et cetera.</p> <p>Geluid in dB(A) geluidsmeter representatieve bronwaarden:</p> <p>Absolute gehoordrempel 0</p> <p>Gehoordrempel volwassenen 10</p> <p>In de natuur 20</p> <p>Slaapkamer 25</p> <p>Fluisteren 30</p> <p>Bibliotheek 35</p> <p>Rustige woonwijk 's nachts 40</p> <p>Woonkamer 45</p> <p>Rustige woonwijk overdag 50</p> <p>Normaal gesprek op kantoor 55</p> <p>Groepsgesprek 60</p> <p>Kantine 65</p> <p>In auto bij 120 km/uur 75</p> <p>Auto op 7,5 meter afstand 80</p> <p>Brommer op 7,5 meter afstand 85</p> <p>Vrachtwagen op 7,5 meter afstand 90</p> <p>Sneltrein 160 km/uur 25 meter afstand 95</p> <p>Pneumatische hamer 110</p> <p>Pijngrens 120</p> <p>Voor de beoogde 4.500 woningen in DNK moet dat ongetwijfeld leiden tot hoge percentages inwoners met gezondheidsproblemen.</p> <p>Het wordt tijd dat bewoners van Ouder-Amstel in actie komen, gebruik maken van participatiemogelijkheden en het gemeentebestuur op haar verantwoordelijkheden wijzen.</p> | |
|--|--|--|

Conclusie

De zienswijze leidt tot de volgende aanpassing van het Geluidbeleid:

- Een beoordeling van luchtvaartgeluid wordt toegevoegd aan de gemeentelijke eis van een geluidsluwe gevel.

| Naam | Inhoud | Reactie gemeente |
|-------------|---|---|
| Reclamant 3 | <p>1. Het geluidbeleid heeft betrekking op het geluid op de gevels van woningen, maar ook op het geluid op straatniveau en op het realiseren van groen in de nabijheid. In het geluidbeleid is niet duidelijk aangegeven of een eis wordt gesteld in het kader van de Wro of de Wgh. Graag verzoeken wij u hier om verduidelijking.</p> | <p>De eisen die gesteld worden aan geluid op straatniveau en groen in de nabijheid zijn niet geformuleerd i.h.k.v. de Wro of de Wgh. Ze zijn opgesteld vanuit de behoefte aan een integraal beoordelingskader voor de kwaliteit van de leefomgeving. Dit integrale kader schept voorwaarden bij hogere waarden procedures en dient tevens als richtlijn bij gebiedsontwikkeling.</p> <p>Bij de integrale benadering komt meer kijken dan geluidsniveaus op de gevel. Juist op geluidsbelaste locaties hecht de gemeente hier waarde aan. Bijvoorbeeld: geluidsmaatregelen die een verbetering van de leefkwaliteit op straatniveau bewerkstelligen kunnen als zinvol worden aangemerkt, ook als deze geen significante geluidsreductie bij de woningen opleveren.</p> <p>De gemeente vindt het belangrijk dat al in de beginfase van het ontwikkelproces afstemming plaatsvindt over het onderwerp geluid. Dit wordt ook al aangegeven in het geluidbeleid:</p> <p>“Om te zorgen dat geluid vol wordt meegewogen bij het ontwerpen van de plan lay-out is het van belang dat het aspect geluid al in de stedenbouwkundige visie op de tekentafel komt en zeker in de ontwerpfase van het gebied. De gemeente verwacht daarom van de ontwikkelaar dat zij de gemeente al in de beginfase van het ontwikkelproces betreft, zodat overleg kan worden gevoerd over afwegingen met betrekking tot geluid.”</p> |
| | <p>2. U maakt in het geluidbeleid onderscheid tussen twee soorten gebieden namelijk buitengebied en stedelijk gebied (waaronder DNK). De ambitiewaarden voor beide gebieden verschilt echter maar weinig. Uit de planMER is gebleken dat DNK zwaar door geluid wordt belast waarmee op voorhand duidelijk is dat de door u gestelde ambitiewaarden – voor regulier stedelijk gebied - niet haalbaar zijn. Wij verzoeken u daarom voor DNK realistische ambitiewaarden te stellen.</p> | <p>De ambitiewaarden concretiseren het streven van de gemeente om een gezonde woonomgeving te creëren. Het betreft streefwaarden. Indien deze niet haalbaar zijn op de eerste lijn, dan wellicht op de tweede lijn of in de binnenpleinen van een plan. Nergens stelt het beleid dat de ontwikkeling van woningen boven de ambitiewaarden ongewenst is of dat je overal aan de ambitiewaarden moet voldoen. Wel stelt het beleid dat indien geluidsniveaus hoger zijn dan de ambitiewaarden, aanvullende voorwaarden van toepassing zijn bij het verlenen van hogere waarden. Het stellen van aanvullende</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | | <p>voorwaarden is gebruikelijk. Op deze manier waarborgt de gemeente een kwalitatief woonklimaat, juist ook op hoogbelaste locaties.</p> <p>In een stedelijke omgeving is de ambitiewaarde voor wegverkeer hoger dan in landelijk gebied. De 5 dB ruimere eis voor wegverkeer beperkt het aantal woningen waar aanvullende voorwaarden van kracht zijn. Dit zit hem met name in tweedelijns woningen en woningen aan rustige wegen. Naar aanleiding van de zorgen voor een onhaalbare situatie zijn de ambitiewaarden voor railverkeer in stedelijk gebied verruimd met 5 dB, op dezelfde wijze als voor wegverkeer het geval is. Een beschouwing van eerder uitgevoerde akoestische onderzoeken naar plangebied De Nieuwe Kern wees uit, dat de eventuele knelpunten met name in deze hoek lagen. Meer concreet betekenen deze knelpunten dat zonder de verruiming van 5 dB voor railverkeer op sommige plekken dicht langs het spoor, geen eenzijdig georiënteerde woningen kunnen worden gebouwd zonder dat er uitermate kostbare maatregelen moeten worden getroffen om deze te kunnen voorzien van een geluidsluwe zijde. Een verruiming van 5 dB voor railverkeer is overigens in lijn met de al eerder opgenomen 5 dB verruiming voor wegverkeer. De verplichte aanwezigheid van een geluidsluwe zijde bij overschrijding van deze 5 dB, heeft een reducerend effect op de ervaren geluidshinder.</p> |
| | <p>3. In het gebied van DNK is voor het streven naar de ambitiewaarden voor weg- en railverkeersgeluid een noord-zuid oriëntatie van woningen nodig, maar voor het geluidadaptief bouwen vanwege luchtvaartgeluid juist een oost-west oriëntatie. Wij verzoeken u om in het geluidbeleid aan te geven welk belang respectievelijk maatregel voorrang heeft.</p> | <p>Luchtvaartgeluid is nu opgenomen in de beoordeling van de geluidsluwe zijde. Er zijn geen ambitiewaarden opgenomen voor luchtvaart. In plaats daarvan dient de bron te worden beschouwd middels een integrale beoordeling, waarbij gestreefd wordt naar een optimale situering van de woningen of bronnen, zodat de totale geluidsbelasting van alle bronnen op de stille zijde zo gunstig mogelijk is. Bij voorkeur wordt voor de beoordeling van vliegverkeer uitgegaan van de geluidsniveaus in de nachtperiode (L_{night}), aangezien de gezondheidswinst van een geluidsluwe gevel hem met name zit in het mogelijk maken van een ongestoorde nachtrust met open raam.</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>Middels een variantenstudie kan de optimale verkavelingsvorm en gebouworientatie worden gevonden om te komen tot de geluidsluwe zijdes. Als gebouwen aan meerdere zijdes door verschillende bronnen belast zijn, zal de afscherpende werking van het gebouw per zijde of per bron verschillen. In dat geval wordt de effectiviteit van de afscherping integraal beoordeeld. Omdat er voor geluid van luchtvaart geen ambitieniveaus zijn vastgesteld, kan voor vliegverkeer een relatieve aanpak worden gehanteerd waarbij gestreefd wordt naar een zo groot mogelijk verschil tussen de meest geluidsbelaste en de geluidsluwe zijde. In het geval van wegverkeer, railverkeer, gezonde industrie en windturbines moet bij alle woningen worden voldaan aan de ambitieniveaus.</p> |
| | <p>4. In het geluidbeleid is het realiseren van een geluidsluwe gevel niet als streven maar als harde eis geformuleerd. In par. 6.2.2 merkt u op: “In de praktijk betekent de eis van een geluidsluwe zijde dat éézijdig georiënteerde woningen niet mogelijk zijn als de geluidsbelasting hoger is dan het ambitieniveau”. Wij verzoeken u om deze zin te schrappen. Uit de tekst onder figuur 6 blijkt dat eenzijdige georiënteerde woningen weldegelijk mogelijk zijn als bouwkundige maatregelen worden getroffen, zoals een afsluitbare loggia.</p> | <p>Wij zijn het eens met de opmerking dat eenzijdig georiënteerde woningen hier niet per definitie onmogelijk zijn. Wel dient opgemerkt te worden dat deze bouwvorm hier niet de voorkeur heeft. Wij passen de zin in het geluidbeleid aan.</p> |
| | <p>5. Volgens het geluidbeleid is een geluidbelasting op te openen delen (ramen en deuren) die voldoet aan de grenswaarde van de Wet geluidhinder onder voorwaarden toelaatbaar. Maar bij toepassing van een loggia moet het geluid op diezelfde te openen delen worden teruggebracht naar de veel lagere ambitiewaarden. Hoewel dat in de praktijk wel het resultaat kan zijn, verzoeken wij u om als voorwaarde te stellen dat de overschrijding van de ambitiewaarde zoveel mogelijk (open norm) moet worden beperkt.</p> | <p>Het geluidsniveau op te openen delen in een loggia hoeft alleen te worden teruggebracht naar de ambitiewaarden als het de geluidsluwe zijde van de woning betreft. De gemeente is van mening dat ieder huis over één gevel moet beschikken waar een acceptabel geluidsniveau heerst, zodat met open raam kan worden geslapen. Maximaal bedraagt het niveau hier de ambitiewaarde. Een open norm zou ontegenzeggelijk leiden tot hogere geluidsniveaus op de geluidsluwe zijden en is daarom ongewenst. In een stedelijke situatie is de ambitiewaarde voor wegverkeer bovendien al ruimer dan in landelijk gebied. Naar aanleiding van de zorgen voor een onhaalbare situatie zijn de ambitiewaarden voor railverkeer in stedelijk gebied</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | | <p>verruimd met 5 dB, op dezelfde wijze als voor wegverkeer het geval is. Een beschouwing van eerder uitgevoerde akoestische onderzoeken naar plangebied De Nieuwe Kern wees uit, dat eventuele knelpunten met name in deze hoek lagen.</p> <p>Wij verduidelijken de definitie van de geluidsluwe gevel nog als volgt: het gaat om een gevel waaraan ten minste één verblijfsruimte is gelegen met een te openen deel.</p> |
| | <p>6. In het geluidbeleid wordt het begrip 'dove gevel' niet genoemd. Wij verzoeken u om in het geluidbeleid aan te geven of en zo ja welke voorwaarden u stelt ten aanzien van het toepassen van zo'n dove gevel. Met name als het gaat om het treffen van bouwkundige maatregelen zoals een afsluitbare loggia.</p> | <p>Er is behoefte aan een verduidelijking van de gemeentelijke eisen omtrent de dove gevel. Omdat de term 'dove gevel' met de omgevingswet komt te vervallen en de daarvoor in de plaats gekomen 'niet-geluidgevoelige gevel' meer helderheid biedt, achtte de gemeente het onnodig om de dove gevel in het beleid te specificeren. Aangezien er behoefte aan duidelijkheid is hieromtrent, heeft de gemeente nu besloten om voor de definitie van de dove gevel aan te sluiten op de Wet geluidhinder, en voor de praktische uitvoering op de Omgevingswet. Deze toevoeging nemen wij op in het beleid en lichten wij toe in het achtergronddocument.</p> |

Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het geluidbeleid;

- Voor eenzijdig georiënteerde woningen zal in het beleid vermeld worden dat hier niet de voorkeur naar uitgaat, maar deze niet per definitie onmogelijk zijn.
- De ambitiewaarden voor railverkeer worden met 5 dB verruimd in de stedelijke situatie.
- Een beoordeling van luchtvaartgeluid wordt toegevoegd aan de gemeentelijke eis van een geluidsluwe gevel.
- De tekst over de geluidsluwe zijde wordt als volgt aangepast: het gaat om een gevel waaraan ten minste één verblijfsruimte is gelegen met een te openen deel.
- Een invulling van het concept dove gevel wordt toegevoegd in het beleid. Daarbij wordt aangesloten bij de definitie van dove gevel uit de Wet geluidhinder. Voor wat betreft de praktische uitvoering: deze wordt per situatie beoordeeld, zoveel als mogelijk zoals dat onder de Omgevingswet zal gebeuren.